



UN MATRIMONIO DICHOSO

6

LLEGADA DEL FERRO-CARRIL DE GRANOLLERS.

Para emprender un viaje
 Algun dia era preciso,
 Dar un mes antes aviso
 Y arreglar el equipaje.
 Metido en un carruaje
 Con peligro de tu vida,
 Dabas aquí una caída,
 Y mas allá un revolcon,
 Y el salir con un chichon
 Era cosa consabida.

Mas con el ferro-caril
 Sin maldito el equipaje
 El que hacia un viaje
 Ahora hace mas de mil.
 Va en un carruaje gentil
 Bien cómodo y bien sentado,
 Sin recelo, ni cuidado,
 Se divierte todo el dia
 Con su esposa y compañía,
 Y á la noche ha regresado.

Dibuio, grabado al boj, alusivo al ferrocarril

0000000

LOS LUDDITAS DE LA TIERRA, RESISTENTES AL FERROCARRIL EN BADALONA, EL MARESME Y L'HORTA DE VALENCIA EN EL SIGLO XIX.



Barcelona, noviembre de 2013.
 negre i verd
negreverd@gmail.com
www.negreverd.blogspot.com

Actualmente la red de dominación deja unos huecos muy pequeños. Por su malla circula la materia, la energía y la información: carreteras, autopistas, líneas de ferrocarril, líneas telefónicas, fibra óptica, redes 3G, wifi, TDT, repetidores diversos, antenas de telefonía, torres de alta tensión, gaseoductos, oleoductos... y avanzamos, cada vez más, hacia una dominación ubicua donde la red tendrá sólo nanoagujeros donde difícilmente tendrán cabida espacios de libertad.

Mediante esta red de dominación la tierra se torna territorio, espacio dominado, espacio domesticado.

La dominación y la domesticación, igual que sus resistencias, han seguido un desarrollo gradual a lo largo del tiempo. La “historia” que funciona como instrumento académico de dominación, no nos ha de impedir conocer lo que hicieron nuestros abuelos y bisabuelos, aunque no nos impida cometer sus mismos errores o repetir sus aciertos... aunque sólo sea como señal de identidad.

“Si, ved ese inmenso número de gigantes de blonda cabellera de humo, vomitando sin cesar sus bellas y bien formadas manufacturas industriales; y ese motor de veloz carrera que cruza los montuosos y agrestes campos de Cataluña; las fértiles y deliciosas llanuras del rico y perfumado jardín de España, la sin par Valencia; y tantas otras provincias que miran sobre sus tierras los conductos férreos que las tienen aprisionadas en una inmensa red; y todo ese conjunto de maravillas acortan las distancias; rompen las fronteras; centuplican el capital y perfeccionan al hombre; nada son en comparación del eléctrico, que transmite las palabras de una a otra zona y hace de la humanidad una sola familia universal...”

(El Obrero, núm. 1, 4/9/1864, era un diario de los sectores participativos en política y socializante, acabó como portavoz del partido socialista y de la UGT sin dejar a un lado los sectores cooperativistas y cristianos).

Sería necesario ver lo que se merecerían los redactores del “Obreo”, una medalla como los trabajadores más inocentes y pringados en sus análisis u otra como los servidores más competentes del sistema. En este corto párrafo se sintetiza toda una estrategia del estado y el capital: la fábrica (producción de bienes de consumo masivo), el ferrocarril (comunicación rápida, la TIC de la época) “que las tiene aprisionadas en una inmensa red” (profético, y finalmente “el eléctrico” un término indefinido y polivalente como los que se utilizan ahora con las nanotecnologías o las nebulosas “smart”, la solución universal a todas las tensiones penas y desdichas.

En el inicio de la industrialización las redes tejidas sobre el país eran laxas y se limitaban a comunicaciones por caminos y carreteras, vías fluviales y costas (dejando espacio a salteadores y bandoleros). Eran recorridas por innumerables vehículos de tracción animal (incluida la humana), barcas, balsas y naves de cabotaje (a remo y vela). De hecho la red no difería mucho de la heredada del imperio romana (otro hito de la civilización), aunque el aumento de la población la hizo más tupida.

La industrialización implicó la necesidad de aumentar el número de nodos de la red de transporte y sus interconexiones, así como la adopción de nuevas tecnologías que facilitasen el tráfico de información y la distribución de energía. No se trata pues que llegasen unas tecnologías y encontrasen un espacio propicio en el que desarrollarse, sino que las necesidades del complejo estatal/industrial/capitalista del siglo XIX tenían unas

primera semana de funcionamiento hubo, ya, dos pasajeros heridos.

Se hizo necesaria la contratación de un gran número de guardias, pues los alguaciles de los ayuntamientos no eran suficientes, a lo largo de los 6 primeros años de la explotación hubo 3 muertos entre estos guardas, muchos otros padecieron agresiones diversas y cinco de ellos heridas de consideración.

A todo ello respondía la compañía y el progresismo liberal de la gente fina de Valencia con los tópicos y los estereotipos de los habitantes de l'Horta “*gente falta de luces y de instintos salvajes*” “*me avergüenzo de que haya en Valencia o en la huerta gente bastante desalmada para cometer estos atentados*”.

Uno de los conflictos generados por el tren no tenía relación con las dificultades en la movilidad, sino con el incumplimiento de expectativas nuevas. Por motivos de seguridad la empresa no dejaba pasar a la gente por los puentes, y para atravesar el Xúquer era necesario dar una gran vuelta, eso dio lugar a choques con los guardas y uno de los guardas muertos era el encargado de uno de los puentes, la Compañía atribuía el problema a “venganzas de ofensas que no existían y que hablan en mengua de la ilustración del país”.

En el verano de 1854 en el marco de la revolución, mientras en Barcelona ardían las fábricas, cuatro puentes del ferrocarril y la estación de Alzira fueron incendiados en Valencia. Convergían dos momentos diferentes, la derrota de la insumisión y la victoria del sistema liberal, a partir de 1855 el proceso se acelera, tanto en la fábrica como en la red (no con máquinas tecnológicas, sino con máquinas sociales).

@ @ @ @ @ @ @ @ @ @ @ @ @ @ @ @

El ferrocarril había de pasar y paso, los pescadores, los carreteros, los llauradors, no tenían más remedio que ceder y, muy a pesar suyo, cedieron e ingresaron en las fábricas antropófagas o en las tripulaciones de pesqueros donde el patrón se trasmutaba en capitalista, a hacer miles de kilómetros como autómatas para las nuevas compañías de transportes o romperse la espalda en explotaciones agrarias modernas a producir masivamente y envenenar la tierra. O, manteniendo migajas de la pasada autonomía, endeudarse y autoexplotarse como trabajadores por cuenta propia.

En toda la historia del ferrocarril del Grao, Xàtiva y Almansa abundan las irregularidades económicas, incluyendo tramos de una sola vía en lugares donde estaba previsto vía doble, expropiar terrenos a bajo precio innecesariamente para venderlos luego a un precio mayor, antes incluso de haber pagado a los dueños originales y, naturalmente, la explotación más feroz sobre los trabajadores que la construyeron. En esta prepotencia empresarial hay que rastrear una buena parte del origen de la fobia al tren Valencia/Grao. El tramo Valencia/Grao atraviesa una buena parte de la huerta valenciana, que era una de las más productivas y dinámicas del país, prácticamente toda de regadío y con un complejo sistema de rotación de cultivos que en muchos casos se complementaban. A pesar de esto la mayor parte de los llauradors eran arrendatarios (un 88% de la superficie útil era arrendada), y con parcelas pequeñas (el 54% de menos de 3ha), estaban profundamente endeudados y tenían un historial de luchas antiseñoriales y antifiscales muy radical y a menudo violento.

Si en el caso del ferrocarril Barcelona/Mataró el conflicto giraba alrededor de la expropiación de un espacio público empleado por un colectivo empobrecido por la industrialización, en el caso del tren de Valencia al Grao giraba alrededor de una profunda perturbación del espacio de unos pequeños agricultores, arrendatarios, endeudados y aplastados por la fiscalidad impuesta por los gobiernos liberales.

El conflicto de las expropiaciones, a pesar de pivotar sobre los propietarios, provocaba extinciones y modificaciones de los contratos de arrendamiento y por tanto afectaba a los pequeños llauradors. Pero lo que desequilibró las relaciones en la huerta fue la perturbación del sistema de acequias (con un fuerte impacto sobre la productividad) y sobre la movilidad. La empresa cortó acequias, abrió de nuevas, cortó árboles, derribó vallas y corrales e incluso algunas construcciones.

El trazado del ferrocarril cortaba canales y acequias, además los desagües por debajo de las vías estaban, según los regantes, mal hechos y con materiales de baja calidad, poniendo en peligro el delicado equilibrio del riego de l'Horta, así que los afectados se dedicaron a la destrucción sistemática de aquellos desagües. La Compañía denunciaba que las obras eran "*objeto de una devastación impropia de un país civilizado (..) Personas malintencionadas se entretienen en golpear con gruesos cantos los muros, haciendo saltar las hiladas de ladrillos y otras hurtan los materiales acopiados*". También se producían sustracciones de materiales que, a veces, eran abandonados en lugares escondidos.

El clima era de tanta inseguridad que el ingeniero que controlaba las obras por la compañía iba escoltado por vigilantes armados.

Los carreteros, que junto con los regantes, eran el colectivo más afectado por el ferrocarril, formaron piquetes para intimidar, amenazar y obligar a los carreteros que trabajaban para la construcción del ferrocarril a descargar las piedras en medio de los caminos y a abandonar el trabajo. La policía encarceló, a instancias de la compañía, a un carretero de Burjasot apodado "el Colomino" para desarticular la protesta.

Pero la reacción más dura se produjo en el momento en que el ferrocarril comenzó a funcionar y se hicieron evidentes las modificaciones que producía en el espacio de l'Horta, y así comenzaron a producirse actos de vandalismo diversos, cruzaban objetos en la vía, destrucción de señalizaciones, de los palos de kilometraje, cortes de los palos del telégrafo (que acompañaban todas las líneas de tren) y daños graves en las estaciones y casetas de vigilancia.

I, naturalmente, igual que en Badalona, el sistemático apedreamiento de los convoys, y no siempre por parte de los xiquets de l'Horta, sino también por adultos airados... en la

necesidades y buscó soluciones tecnológicas, del mismo modo que el sistema corporativo/global que padecemos ahora, también tiene unas necesidades y desarrolla tecnologías para satisfacerlas (nanotecnologías, nuevos materiales, biotecnologías, control global de las comunicaciones, inteligencia artificial...)

Así pues a lo largo del siglo XIX comienza a construirse lo que ahora es un tejido con una trama tan fina que es difícil encontrar un agujero lo bastante amplio... redes de transporte y comunicación que llegan a la ubicuidad con las tecnologías "sin hilos".

Antiguamente la dominación partía de unos centros de poder, generalmente ciudades, cristalizaba en los centros de producción, generalmente agrícolas, la energía era mayoritariamente animal... la red de dominación tenía agujeros anchos.

No es de extrañar que los territorialistas gasten tanto tiempo en encontrara alternativas en la red, que pidan soterramientos, desvíos, trazados alternativos, "usos racionales", alternativas energéticas... sus actuaciones propician que la malla sea más tupida, que la dominación sea más eficiente... propician un mundo más domesticado.

El ferrocarril, el camino de hierro, fue una de las primera grandes innovaciones en las redes de dominación, su expansión fue emparejada (en los países más potentes) a la de la red de telégrafos (ópticos y eléctricos), cada línea de ferrocarril iba acompañada de una de telegrafía.

Las dos redes (ferrocarril y telegrafía) que iniciaban su andadura, tenían una fuerte implicación militar y policial. El ferrocarril, en todas partes donde se construyó, tuvo un papel muy importante en el transporte, movilización y desmovilización de hombres en los frentes y en el aplastamiento de revueltas. Y los telégrafos, por su uso estratégico y policial, comunicando los centros de poder con sus brazos ejecutores. De hecho, las primeras líneas de telefonía, más allá del ámbito local, encontraron una fuerte oposición por parte del ministerio del interior y la policía.

El ferrocarril caló tan fuerte en el imaginario que todavía ahora se usa como referente del progreso y la potencia (sobretudo industrial): "el tren del progreso", "la locomotora de la economía", "la locomotora de Europa", "la locomotora de la ciencia"... los trenes se toman (bueno) o se pierden (malo).

El estado capitalista industrial se consolidó mediante estas dos redes. Podemos hacer una cronología de como se desarrollo el entramado de dominación en el que ahora vivimos:

-1761 Real Decreto aprobando un plan radial de carreteras de España.

-1805 Plan General de caminos del intendente de Cataluña.

-1816 Plan de Caminos de la Junta de Comercio de Barcelona.

-1834 se inicia la primera carretera moderna, de Barcelona a Vic.

-1842 se empieza a extender la red de gas para el alumbrado público, se inaugura el alumbrado con gas en las Ramblas de Barcelona.

-1843 se funda la Sociedad Catalana de Alumbrado con Gas.

-1844 Real Decreto para establecer una red radial de telegrafía óptica desde Madrid a todas las capitales de provincia.

-1844 Real Orden para la creación de líneas de ferrocarril.

-1845 se inicia la carretera de Barcelona a Sabadell/Terrassa.

-1848 se inaugura la primera línea de ferrocarril Barcelona/Mataró.

-1848 se establece una red telegráfica óptica entre los establecimientos militares de Barcelona ciudad, conectada con algunos pueblos de los alrededores.

-1849 se termina la construcción de la red de telegrafía óptica de Cataluña.

-1851 ley Areta del "Plan de Carreteras del estado".

- 1851 se inaugura el ferrocarril Madrid Aranjuez.
- 1852 Real Orden para la construcción del telégrafo eléctrico Madrid/Irun.
- 1853 implantación del telégrafo eléctrico en la línea Barcelona/Mataró de ferrocarril.
- 1854 se inauguran las líneas de ferrocarril de Barcelona a Granollers y de Barcelona a Molins de Rei.
- 1855 entra en servicio la línea de telegrafía eléctrica Madrid Irun.
- 1855 Ley General de Ferrocarriles.
- 1856 se inaugura el ferrocarril de Tarragona a Reus.
- 1857 primer censo de población moderno.
- 1857 Real Orden de desarrollo de los servicios de correo.
- 1860 implantación del servicio de correos diario en todas las capitales municipales de Cataluña.
- 1867 se funda en Lieja la “Compagnie des Eaux de Barcelone”.
- 1877 primeros ensayos de telefonía en Barcelona.
- 1881 primeras redes de distribución eléctrica en Barcelona (ligada al alumbrado público).

Ahora mismo, estamos en una situación parecida, un poder supraestatal estableciendo una red de dominación radial, y unos poderes “locales” estableciendo unas subredes radiales de dominación, en principio subordinadas a la primera, aunque con apariencias antagónicas. Los dos tipos de redes tienen funciones de control administrativo, y, sobretodo, militar, aunque hoy en día se le llame de seguridad (un sinónimo de militar). Como en el caso de la resistencia a la fábrica y las destrucciones de máquinas es muy difícil obtener datos sobre estos temas, no era una cosa a la que se quisiese dar publicidad y, además no era, como no lo es ahora, un tema del gusto de cronistas y historiadores. Por otra parte, tanto los destructores de máquinas como los resistentes a la red de comunicaciones, están considerados en el imaginario izquierdista como enemigos del progreso (cosa que realmente eran), y sus acciones como episodios con los que no es posible identificarse ni establecer relaciones de empatía. Los pocos conflictos documentados (por casualidad o por accidente) son muy interesantes en tanto que establecen un puente con conflictos actuales como el del TAV o el de la MAT. Es posible encontrar noticias de la resistencia al ferrocarril referidas sobretodo a las líneas Barcelona/Mataró (1844 y 1854/1855) y Valencia/el Grao (1852), seguramente hubo más episodios que no conocemos... si tienes noticias de alguno de ellos no dudes en escribirnos.

EL CARRIL DE MATARÓ.

*“Tan rápido como el viento
te lleva a Mataró
el carril en un momento.*

*Jamás tal cosa se vió:
El comer en Barcelona
Y el cenar en Mataró”*

Versos en un abanico de la época.

Viendo la expansión del ferrocarril por Europa y América en el Estado español empezó a moverse intereses y especulaciones en la misma dirección, eran inversiones muy grandes

6º Los guardas establecidos por la Empresa serán respetados como los del estado de cuyas preeminencias gozan según la Real Cédula de privilegio expedida por SM a favor de la Compañía.

7º Las autoridades locales de la línea examinarán las denuncias que les presenten los guardas de la misma y en la aplicación de las penas observarán lo prevenido por la ordenanza de carreteras, dándome parte de todos los casos que ocurran y de las providencias que en cada uno haya adoptado.

8º Si las penas pecuniarias no pudieran hacerse efectivas por insolvencia de los infractores, serán substituidas por el arresto, que con arreglo al artículo 49 de Código Penal se regularán a medio duro por día de prisión.

Encargo muy estrechamente a los Alcaldes de los pueblos de la línea el puntual cumplimiento de las disposiciones de este Bando, el cual se publicará en los periódicos, imprimirá y fijará en los lugares públicos de los mismos pueblos y en las estaciones, paraderos y demás edificios de la Empresa, a fin de que nadie pueda alegar ignorancia.- Barcelona a 16 de agosto de 1848”

Como se puede ver las sanciones económicas no eran cosa de broma, en un tiempo en que el semanal de un trabajador de la elite obrera barcelonesa no llegaba a los 100 reales ni de lejos. Un hilador de mule a vapor el 1848 podía llegar a los 95 reales, un tintorero a los 75 y un tejedor mecánico menos de 50, para no hablar de los jornaleros, las mujeres, los niños y las niñas.

Una vez en funcionamiento la línea la conflictividad se mantuvo en un nivel más bajo, concretándose en los apedreamientos de la chiquillería y sabotajes esporádicos, también habían enfrentamientos frecuentes en los puentes, sobretodo en el del Besos que era el único puente que había, los guardas de la compañía no permitían usarlo a los viajeros. De todos modos, gracias a todos los apoyos que tenía, el ferrocarril se impuso y en los años que siguieron se inauguraron toda una serie de tramos, la mayoría de ellos desde Barcelona. El 1854 se inauguró la de Barcelona a Granollers y la de Barcelona Molins de Rei, el 1855 la de Montcada a Sabadell y el 1856 de Tarragona a Reus, en todos los casos hubo una cierta conflictividad centrada en las expropiaciones, pero ni de lejos, tan fuerte como la de Badalona, o al menos no ha quedado recuerdo escrito de ella.

EL TREN DEL GRAO.

“Para nuestro país es el principio de una época de felicidad, su entrada en el nuevo período de la civilización, de la cual son los ferrocarriles el más exacto símbolo”

Glosa del Diario Mercantil a la primera piedra de la línea de Valencia al Grao el 26/2/1851.

El puerto del grao, cercano a Valencia, era una importante entrada y salida de mercancías, especialmente agrícolas, pero también industriales y ya desde un buen inicio se planeo dotarlo de un ferrocarril que lo uniese a Valencia. Valencia quería ser un nodo radial en el marco de los ferrocarriles radiales del estado, la primera conexión fue el Grao pero no tardaron mucho las de Xàtiva, Almansa y Tarragona. El febrero de 1851 se puso la primera piedra y el 25 de marzo de 1852 se inauguró la línea.

Por su parte la empresa mantenía el pressing y el día 20 de junio comunicaba al ayuntamiento que *“una brigada de 40 a 50 hombres irán a trabajar a Badalona, lo que digo a Vd para su conocimiento- Firmado: Joseph Robson”*.

La nueva puesta en marcha anunciada por el ingeniero no sólo no se produjo, sino que los pescadores destruyeron el seto vivo de pitas que la empresa plantaba para delimitar y proteger la vía.

Visto que los “sediciosos” no cedían, se procedió a convocar una reunión a tres bandas el día 5 de julio. La administración supralocal representada por el JSP, la Comandancia de Marina y el Ingeniero Jefe del Distrito, el ayuntamiento representado por el alcalde y el presidente y vicepresidente de al empresa. En esta reunión se pactó un laudo arbitral, en que manteniendo el trazado, se incorporaban cláusulas relativas a la accesibilidad de la playa.

A pesar del pacto aceptado por el ayuntamiento y al apoyo de las fuerzas de caballería y infantería estacionadas en Badalona, las obras continuaron paradas hasta el 20 de julio en que se reemprendieron “manu militari” (en el sentido literal de la frase) *“A las cuatro de esta tarde deben empezarse en la playa de esa villa los trabajos del camino de hierro a Mataró, trazándose con entera sujeción al informe emitido por el Ingeniero Jefe de este distrito”*.

A pesar de la reanudación de las obras la resistencia prosiguió y fue necesario, en un momento crítico de la construcción, pocos meses antes del inicio del funcionamiento, publicar un bando del JSP advirtiendo de represalias y duras penas a todos aquellos que obstaculizasen el carril:

“Siendo continuas las quejas de la Empresa del camino de hierro de Barcelona a Mataró por los atentados de diferentes especies que se cometen contra las obras de las mismas y por el abuso de atravesarlas en todas direcciones sin orden ni autorización alguna con grave perjuicio des sus intereses e inminente peligro de desgracias personales atendida la frecuente circulación de carros por toda la línea; he considerado dictar algunas medidas provisionales y transitorias, hasta que abriéndose aquella al público, se adopten las definitivas que corresponden a tenor en las disposiciones vigentes en la materia, y en consecuencia ORDENO Y MANDO:

1º Se hacen extensivas al ferrocarril las prevenciones y penas contenidas en la ordenanza de carreteras de 14 de noviembre de 1844.

2º Queda prohibido atravesar el ferrocarril y sus dependencias sin permiso escrito de su Junta Directiva, fuera de los pasos a nivel establecidos o que en adelante se establezcan. Las infracciones de este artículo serán castigadas con una multa de sesenta reales. La multa será doble si atravesaran el camino de hierro en caballería o carruaje.

3º Se prohíbe igualmente el tránsito, aun en cortos trechos, por el ferrocarril y sus dependencias bajo la multa de cien reales, o el duplo si se hiciese con carruaje o caballerías.

4º Nadie podrá tampoco perjudicar bajo ningún concepto las obras del camino de hierro, remover o deteriorar las barras, colocar piedras, tierra u otro obstáculo de cualquier naturaleza que pueda obstruir el paso de carros de la compañía. El infractor pagará quince duros de multa, abonando además los daños que ocasionare, sin perjuicio de las penas corporales a las que se hiciera acreedor según las circunstancias.

5º Los padres son civilmente responsables de las infracciones que cometan sus hijos, si se hallan bajo su poder, y en general todos los jefes de familia con respecto a las personas de su dependencia.

para ser asumidas por capitales privados locales, y, mayoritariamente, contaron con la participación del estado y de capital especulativo extranjero, sobretodo francés, aunque en el caso del Carril de Mataró una buena parte del capital y la tecnología procedía de Inglaterra, en Cataluña tenemos por héroe al principal promotor, Miquel Biada y Bunyol y no al ingeniero inglés que dirigió las obras y la compañía... y afronto agresiones por ella. Miquel Biada era un piloto naval, armador y comerciante nacido en Mataró, de muy joven “hizo las indias”, donde tomó parte directamente en la lucha contra los independentistas del Virreinato de Colombia, de donde pasó a Cuba al ser derrotada España.

En Cuba continuó con sus negocios, y parece ser que participó de alguna manera en la construcción del ferrocarril azucarero de la Habana a Güines en 1837. Miquel Biada fue un activo esclavista, se conserva un discurso suyo ante la junta de Comercio en defensa de la esclavitud... y es probable que comerciara con humanos en Cuba.

Retornado a Mataró para continuar haciendo negocios e inició la promoción del tren de Barcelona a Mataró. No fue un trabajo fácil, la historia de la construcción estuvo llena de conflictos, pleitos y denuncias entre los accionistas. Finalmente obtenida la concesión del estado, el capital y los recursos técnicos, se iniciaron las obras.

El trayecto Barcelona/Mataró obtuvo una subvención indirecta muy notable, el suelo público expropiado no se tenía que pagar, y la playa, al ser pública (a pesar de que muchos propietarios tenían escrituras de algunos trozos) era gratis... y por esté motivo, el tren pasa a ras de mar... para no pagar!!.

Con lo que no se contaba era que la playa tenía muchos usuarios, por una parte los pescadores (en Badalona unas 100 barcas), pequeños barcos de cabotaje, astilleros... y además los pueblos costeros solían usarla para el mercado semanal.

Había además mucha gente que trabajaba directamente en el transporte a lo largo de la costa, así carreteros, cocheros, trabajadores de las casa de postas, arrieros... e indirectamente como los empleados de las fondas, de las cuadras y talleres, herrerías... incluso, en Sant Adrià, había una Sociedad de Pasadores que ayudaba a los viajeros a cruzar el río Besos cuando estaba crecido. Toda esta gente vio peligrar su modo de vida con la aparición del ferrocarril.

La resistencia se manifestó en forma de sabotajes y de sustracciones de material, lo que se hacía de día se deshacía de noche, llegando a arrancar las vías.

Se amenazaba y abucheaba a los trabajadores y técnicos, llegándose a apedrear las casa donde se alojaban, en especial las de los ingleses (ingenieros , encargados, técnicos,,).

El lugar de donde se conserva más información sobre la resistencia, y donde fue necesaria la intervención del ejército fue Badalona, por tanto la trataremos aparte.

A lo largo de todo el recorrido se arrancaban las vallas que se instalaron para aislar la vía y se levantaban los raíles. El incidente más grave fue el incendio de un puente poco antes de la inauguración, la noche del 21 al 22 de octubre de 1844 (la inauguración oficial fue el 28 del mismo mes), fue en el puente sobre el torrente d'Antich en el Masnou, tres vecinos de la villa fueron llamados por el juez, pero no se sabe nada más.

La compañía se vio obligada a contratar una guardia privada reforzada con los alguaciles de los diferentes pueblos y de las fuerzas militares enviadas a Badalona. Esta guardia tenía la consideración de fuerza pública... durante aquellas noches hubo tiros y detenidos...no se tiene noticia de heridos y condenados, aunque seguramente los hubo. Inaugurada la línea siguieron los sabotajes y las acciones contra el ferrocarril hasta el punto que, durante muchos años no circuló de noche y la compañía se vio obligada a mantener la vigilancia privada, sobretodo para controlar las vías en las últimas horas de la

noche.

Poco después de la inauguración (el 1/12/1848 dos meses después) un grupo de “trabucaires” destruyó parte de la vía en el Masnou y dos días después se produjo el primer accidente en la entrada del túnel de Montgat, se dice que por un sabotaje de un carretero, el tren descarriló.

Años después, en los alrededores de 1855, rebrotaron los conflictos con la prolongación a Arenys y la construcción de escolleras de defensa de la vía en Vilassar y el Masnou. Se había construido demasiado cerca del mar, pero las defensas suponían un nuevo obstáculo para los pescadores.

En Mataró el conflicto fue también con los pescadores y un pequeño astillero. Al igual que en Badalona, la vía cortaba el paso a las barcas y aislaba la playa, así a pesar de las repetidas órdenes del gobierno para que se iniciasen las obras la oposición de los pescadores las fue posponiendo durante algunos años. En noviembre de 1855 se sacaron las barcas de la playa y se colocaron sobre el trazado del ferrocarril y el 20 de diciembre una multitud de más de 300 personas invadió la estación de Mataró y paralizó unas obras de reforma destruyendo algunas instalaciones anejas. Hasta 1857 no se pudo acabar la construcción de la línea hasta Arenys.

A pesar de todas las promesas de desarrollo y riqueza la línea no triunfó económicamente, la mayor parte de las mercancías siguió circulando por el bien organizado (y seguramente más barato) sistema tradicional de transporte, que tenía el valor añadido del puerto a puerto, de hecho entre el período 1848/49 y el 1854/56 el transporte de mercancías cayó en un 16%.

En cuanto al transporte de viajeros, a pesar de ser relativamente importante nunca llegó a colmar las expectativas de los inversores, aunque fue el principal soporte económico de la línea. Lejos de ser una herramienta “democratizadora” de las comunicaciones, su coste la hacía prohibitiva para la mayor parte de la población. Así en tercera, el billete de Barcelona a Mataró valía 6 reales, el sueldo diario de un guardagujas era de 8 reales, si comparamos el precio actual del mismo recorrido, 3,8€ y el sueldo medio, el equivalente de 1848 serían entre 50 y 70 euros de coste, por no hablar del billete de primera que valía 10 reales.

No es de extrañar que las personas bien estantes de Mataró (los principales usuarios finales) pidiesen a la compañía que adaptasen los horarios a las funciones de teatro de Barcelona, para poder ir y volver el mismo día.

Los ferrocarriles en todo el estado español resultaron un negocio ruinoso (como ahora mismo el TAV), estimulados por el gobierno y los políticos y caciques locales, no fueron rentables en su mayoría y se arruinaron en pocos años, teniendo que asumir el Estado, buena parte del saneamiento (os suena?). El parecido con el modelo actual de los Trenes de Alta Velocidad es pues sorprendente.

LA RESISTENCIA EN BADALONA.

*“El carril de Mataró, porta banyes, porta banyes
el carril de Mataró porta banyes y jo no!”*

Canción de niños de Badalona para ir a apedrear el tren (banyes = cuernos)..

Cuando en 1854 llega el proyecto del “Camino de Hierro” de Barcelona a Mataró a los municipios afectados, ninguno de ellos presenta alegaciones, así el ayuntamiento de Badalona comunicó comunica “no encuentra este ayuntamiento ningún inconveniente en

su realización, mediante que por la empresa se indemnice a los propietarios con arreglo a la ley y se dejen los pasos oportunos para ir a la playa” nadie quería oponerse al avance del progreso y así la empresa comenzó imparable la construcción.

No es hasta que las obras llegan a Badalona, a finales de mayo de 1847 cuando los pescadores del pueblo (unas 100 barcas) se dan cuenta de que invaden la playa y ponen en peligro su modo de vida, los pescadores consiguen el apoyo de gran parte de la población, el ayuntamiento se ve obligado, sin mucho entusiasmo, a dar un cierto apoyo a sus peticiones.

La respuesta de los pescadores es, por una parte poner las barcas sobre el trazado de la vía, arrancar los jalones y, durante la noche, deshacer todo el trabajo de las brigadas constructoras. Hasta que en un momento dado se producen las primeras agresiones físicas. En un parte del alcalde al Jefe Superior Político (la figura de Jefe Superior Político era parecida a los Gobernadores Civiles, a partir de ahora JSP) del 15 de junio de 1847 se dice “a las 12 horas de este día se me ha presentado el ingeniero mayor del Camino de Hierro de esa ciudad a Mataró y me ha pedido por medio del correspondiente interprete que lleva consigo, le facilitara dos guardias para esta noche, respecto que en la pasada le han destruido las señales que había hecho para los trabajadores.(...) además me ha pedido dicho ingeniero que hiciese desalojar dos barcos que están descansando en aquella línea (...) he tenido noticia que al acabar los trabajadores del camino su jornal, muchos vecinos del pueblo de todos los sexos y edades gritaban contra los ingenieros y hasta les disparaban piedras. Al saberlo me he dirigido solo y sin titubear al lugar del lance y antes de llegar a el me he encontrado al ingeniero y su interprete que se retiraban y deseaban les acompañase hasta su casa, como he hecho, no dejándoles hasta Barcelona a donde he pasado a dar a VS este parte, verbalmente y escrito”. Parece ser que la multitud tiraba piedras a las piernas y a los pies del ingeniero y le gritaban “ahora baila!!”, el hombre emprendió la huida acompañado por el alcalde. Las obras quedaron detenidas de manera indefinida.

El JSP conminaba al alcalde a proteger las obras y a “reprimir a los sediciosos” sin mucho éxito. El ayuntamiento estaba entre dos fuegos, el pueblo de Badalona por una parte y el JSP y la empresa por la otra.

A la mañana siguiente, el 16 de junio, escribía el JSP al alcalde que “Ha llegado a mi conocimiento que en esa villa se ha cometido el atentado de obligar a suspender sus trabajos a los operarios del camino de hierro de esta ciudad a la de Mataró. (...) el proceder de estos vecinos y los medios violentos que han empleado no pueden cohonestarse con razón alguna. En consecuencia, he acordado prevenir a V., proceda con el mayor rigor contra los que otra vez se atrevan a intentar estos desmanes, deteniéndolos y pasándolos a disposición de los juzgados respectivos para los efectos que haya lugar”.

El ferrocarril de Mataró había sido declarado obra de utilidad pública el 16 de marzo y disponía de una Cédula de Privilegio que lo blindaba de las acciones judiciales de los particulares en su contra, esta misma cédula sirvió para dar a los guardas privados el mismo rango que las fuerza de policía.

Visto que el alcalde no se veía con fuerzas para desarticular la resistencia, el JSP decidió el 18 de junio, enviar fuerzas militares para someter a los habitantes de Badalona, , “he dispuesto lo conveniente para que vaya a esa villa fuerza armada para sostener sus providencias y obligar a los díscolos a entrar en la línea de sus deberes y si de aquellos logra Vd descubrir o prender alguno, instruirá las primeras diligencias y con el presunto reo o reos los remitirá al juzgado correspondiente”.